Der Panamakanal

in der Politik der Vereinigten Staaten.

Eine völkerrechtspolitische Studie.

INAUGURAL-DISSERTATION

verfaßt und der hohen rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Königl. Bayer. Julius-Maximilians-Universität Würzburg zur Erlangung der rechts- und staatswissenschaftl. Doktorwürde

vorgelegt von

Paul Müller-Heymer

Referendar aus Barmen.

ACAD. LIBRARY BERL

Hof- und Universitätsbuchdruckerei
C. A. Wagner, Freiburg im Breisgau
1909.

Referent: Professor Dr. Chr. Meurer.

Motto:

„Dies ist nun alles der Zukunft und einem großen Unternehmungsgeiste vorbehalten. Soviel aber ist gewiß, gelänge ein Durchstich der Art, daß man mit Schiffen von jeder Ladung und Größe durch solchen Kanal aus dem mexikanischen Meerbusen in den stillen Ozean fahren könnte, so würden daraus für die ganze zivilisierte und nicht zivilisierte Menschheit ganz unberechenbare Resultate hervorgehen...

Es ist für die Vereinigten Staaten durchaus unerläßlich, daß sie sich eine Durchfahrt aus dem mexikanischen Meerbusen in den stillen Ozean bewerkstelligen, und ich bin gewiß, daß sie es erreichen."

Goethe am 21. Februar 1827 zu Eckermann.

Aus: Gespräche mit „Goethe in den letzten Jahren seines Lebens" von Johann Peter Eckermann, herausgegeben von Moldenhauer-Leipzig, Verlag Reclam Bd. III S. 83.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41507206_0114

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Verzeichnis der angeführten Schriften 7

Einleitung.

§ 1. Die beiden interozeanischen Kanäle und ihre Rechtsstellung im Völkerrecht 9

Erstes Kapitel.

Die Vereinigten Staaten und das politische Interesse Englands.

§ 2. Das Kanalproblem bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts 12
§ 3. Der Clayton-Bulwer-Vertrag, eine geschichtliche Erinnerung 14
§ 4. Die Monroedoktrin und die Änderung in der amerikanischen Kanalpolitik 15
§ 5. Der ursprüngliche Hay-Pauncefote-Vertrag 17
§ 6. Der Hay-Pauncefote-Vertrag in seiner endgültigen Fassung 18
§ 7. Die Stellung der Mächte, eine durch diesen Vertrag nicht gelöste völkerrechtliche Frage 20

Zweites Kapitel.

Die Vereinigten Staaten und
1. das territoriale Interesse der Uferstaaten,
2. das finanzielle Interesse der Kanalbaugesellschaften.

§ 8. Das Nicaraguakanalprojekt, seine Geschichte und sein Scheitern 22
§ 9. Das Panamakanalprojekt bis zum Abschluß des Vertrages mit Neu-Granada 24
§ 10. Die Panamakanalgesellschaften und die Union . . . 26
§ 11. Die Verhandlungen zwischen der Union, Kolumbien und der neuen Panamakanalgesellschaft 30

Drittes Kapitel.

Seite

Die Vereinigten Staaten und Panama.

§ 12. Panamas politische Geschichte und geographische Lage, die Topographie der Kanalzone. (Hierzu zwei geographische Skizzen) 32
§ 13. Die Haltung der Union bei der Revolution und Unabhängigkeitserklärung Panamas 35
§ 14. Der Hay-Varilla-Vertrag 38
§ 15. Die staatsrechtliche und völkerrechtliche Rechtfertigung des Vertragsabschlusses seitens der Union 41
§ 16. Die Verfassung Panamas und das Kanalprojekt . . . 43
§ 17. Die weitere Politik der Union bezüglich Panamas und der Kanalzone. Die diplomatische Isthmus-Kanalkommission 45
§ 18. Die technische Isthmuskanal-Kommission und der Kanalbau bis zur Gegenwart 49

Schluß.

§ 19. Die wirtschaftliche und militärische Bedeutung des Panamakanals 53

Literaturverzeichnis.

I. Vertragstexte, Dokumente, Protokolle.

1. Documentos:
   Spanische Abschrift des Clayton-Bulwer-Vertrages [erhalten durch den Bevollmächtigten der Republik Panama zur internationalen Friedenskonferenz im Haag].
2. Documentos: Convención entre la Gran Bretaña y los Estados Unidos.
   Spanische Abschrift des Hay-Pauncefote-Vertrages [erhalten durch den Bevollmächtigten der Republik Panama zur internationalen Friedenskonferenz im Haag].
3. Convención entre la Republica de Panama y los Estados Unidos. Hay-Bunau Varilla, Panama, Imprenta „Star and Herald" 1903.
4. Constitucion de la Republica de Panama.
   Panama, Imprenta „Star and Herald" 1904.
5. Congressional Record, Washington, Governments printing office
   1902 Bd. 38;
   1903 Bd. 37;
   1904 Bd. 35 (S. 558, 3757, 7074);
   1906 Bd. 40.
6. Senate Documents, Washington
   1901/02 Bde. 7, 123;
   1903/04 Bde. 2, 3, 5, 6, 37;
   1905/06 Bde. 11, 15.
7. House Documents, Washington
   1902/03 Bd. 114;
   1903/04 Bd. 1;
   1904/05 Bde. 1, 74.
8. Statutes at Large of the United States, Washington 1905 Bd. 33.
9. Martens-Stoerk: nouveau recueil de traités
   Teil I Bde. 13, 15;
   Teil II Bde. 30, 31.
10. Parlamentiary Papers, United States, Washington 1902.

II. Lehrbücher.

1. Bonfils, manuel de droit public, Paris 1905.
2. v. Liszt, Lehrbuch des Völkerrechts, Berlin 1906.
3. Wheaton, elements of international law, London 1904.

III. Zeitschriften und Monographien.

1. Annals of the American academy 1902, Philadelphia, Bd. 19 No. 1.
2. Deutsche Juristenzeitung 1903.
3. Harward law review 1902 Bd. 15, Cambridge (= Mass.).
4. Juridical review 1902, Edinbourgh.
5. A. v. Humboldt: Versuch über den politischen Zustand des Königreiches Neu-Spanien, Tübingen 1809—1813.
6. Kölnische Zeitung 1907, 1909.
7. Revue de droit international et de législation comparée Bde. 27, 33.
8. Revue de droit public et de la science politique 1903—1904.
9. Rheinstrom, Die Kanäle von Suez und Panama, Leipzig 1906.
10. Scruggs W. L.: The Colombian and Venezuelan Republics 1905.
11. The Times 1892.

Einleitung.

§ 1.

Die beiden interozeanischen Kanäle und ihre Rechtsstellung im Völkerrecht.

Der Suezkanal und der im Bau begriffene Panamakanal sind die beiden großen, künstlichen Wasserstraßen, die als abkürzende Verbindungslinie offener Meere dem Weltverkehr dienen sollen. Diese Verkehrsmittel sind wegen ihrer internationalen Bedeutung der Souveränität des Uferstaates teilweise entzogen. Der Territorialstaat behält seine Hoheitsrechte über den Kanal und die Kanalzone, soweit hierdurch das Interesse der andern Staaten an diesen interozeanischen Verkehrswegen nicht gefährdet wird. In beiden Fällen ist eine Großmacht, deren Gebiet Hunderte von Meilen vom Kanal entfernt liegt, vor allen andern Nationen an dem Kanal interessiert. Bei dem Suezkanal ist es England, das einen freien Durchgang nach Indien haben muß; bei dem Panamakanal steht das wirtschaftliche und militärische Interesse der Vereinigten Staaten auf dem Spiel.

Es liegt in der Natur der Sache, daß es für solche künstliche Straßen keine a priori festgelegte allgemeine völkerrechtliche Regelung gab, wie etwa für die Meerengen. Die internationalen Kanäle sind eine eigenartige Neuerscheinung, nicht nur technisch, sondern auch recht-

lich. Verschiedene Staaten sind in verschiedener Weise an diesen künstlichen Wasserstraßen interessiert. Man hat zwar oft versucht, die künstlichen Kanäle ähnlichen Verkehrswegen gleichzustellen. Nur kurz sei an die Meerengen-, Landstraßen-, Eisenbahntheorie und an den Vergleich mit den internationalen Strömen erinnert. Jeder dieser Vergleiche gibt m. E. nur ein anderes tertium comparationis, eine allgemein gültige Regelung läßt sich aus ihnen nicht herleiten. Wenn den zwingenden Bedürfnissen des Handels und Verkehrs der Gedanke und die Ausführung dieser beiden internationalen Kanäle — Notwegen über nationales Gebiet gewissermaßen — entsprungen ist, so sind dadurch zwei opera sui generis geschaffen. Allgemein geltende, detaillierte Grundsätze lassen sich daher für die völkerrechtliche Stellung des einen oder anderen Kanals überhaupt nicht geben. Jeder erheischte bei der Verschiedenheit der Interessen, die berührt wurden, eine individuelle, diplomatische Festlegung seiner internationalen Stellung. Und diese geschah — und konnte auch nicht anders geschehen — auf dem Wege völkerrechtlicher Verträge.

Allerdings werden durch solche Verträge nur die Vertragsstaaten völkerrechtlich gebunden. Denn Zorn führt in der Deutschen Juristenzeitung, Jahrgang 1903 Seite 33, zutreffend aus:

„Man wird niemals mit juristischen Mitteln dazu gelangen können, ein rechtliches Gebundensein von Staaten an Staatsverträge nachzuweisen, die sie nicht mit abgeschlossen haben."

Wenn aber beispielsweise beim Suezkanal außer den Signatar- und den nachträglich ausdrücklich beigetretenen Mächten andere ebenfalls die Vertragsregeln

beobachten und wenn bei der Panamafrage die Mächte eine ähnliche Haltung einnehmen oder einnehmen werden — eine Tatsache, mit der wir uns noch späterhin zu befassen haben —, so kann hier vielleicht „eine stillschweigende Zustimmung solcher, die am Abschluß (sc. des Vertrages) nicht beteiligt waren, aus bestimmten Tatsachen gefolgert werden“ [1].

Schon am 17. November 1869 war der Suezkanal dem Weltverkehr geöffnet worden, während die internationale Regelung viel später durch den Vertrag von Konstantinopel erfolgte, der erst am 29. Oktober 1888 ratifiziert wurde. Zudem hat England durch die dauernde Okkupation des Uferstaates Ägypten faktisch eine dominierende Stellung, ohne daß für diesen Zustand eine völkerrechtliche Formel gefunden wäre. Hingegen ist der Panamakanal gegenwärtig noch im Bau begriffen. Aber ein völkerrechtlicher Vertrag über ihn aus dem Jahre 1850 hat schon dem Suezkanalvertrag als Muster dienen können. Die Vereinigten Staaten haben sich stets bemüht, eine klare, völkerrechtliche Basis für ihr Kanalproblem zu schaffen.

[1] Zorn a. a. O.

Erstes Kapitel.

Die Vereinigten Staaten und das politische Interesse Englands.

§ 2.

Das Kanalproblem bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts.

Als Kolumbus zu Ende des 15. Jahrhunderts westwärts segelnd die neue Welt entdeckte, hatte er einen Verkehrsweg nach dem östlichen Asien finden wollen, denselben Weg, den die Spanier noch Jahrhunderte nach ihm, indianischen Erzählungen folgend[1], als natürliche Wasserstraße gesucht haben, gebildet angeblich aus zwei Flüssen, die als Abfluß eines auf der Wasserscheide liegenden Sees dienen sollten. Jetzt erst wird die Absicht des kühnen, spanischen Entdeckers verwirklicht. Die Union schafft künstlich den lang gesuchten Wasserweg nach dem Osten. Die schon zur Zeit der spanischen Herrschaft unternommenen Versuche, einen Kanal zu bauen[2], sind allesamt bald an der Unzulänglichkeit der geographischen und technischen Kenntnisse sowie der zu Gebote stehenden Geldmittel so kläglich gescheitert, daß man dieselben als

[1] The Colombian and Venezuelan Republics von W. L. Scruggs, Boston 1905, S. 10f.

[2] Annals of the American Academy, Bd. XIX No. 1 S. 24ff.

einflußlos für das spätere Kanalprojekt hier wohl übergehen darf. Erst mit dem Beginn des 19. Jahrhunderts gelangte man zu einer rechten Würdigung der Kanalfrage. Alexander von Humboldt[1] spricht über sie im Jahre 1809 in seinem „Versuch über den politischen Zustand des Königreichs Neu-Spanien", als über ein Unternehmen, „welches innigst mit dem Vorteil des europäischen Handelsverkehrs, somit dem allgemeinen Wohl der Menschheit verknüpft ist". Er erklärt diese Ansicht dann weiter: „Existierte ein Kanal, der die beiden Meere vereinigte, so wären Europa und die Vereinigten Staaten von Nordamerika den Produkten von Noodtka Sund und China um mehr als tausend Meilen näher gerückt. Große Veränderungen würden sich alsdann in dem politischen Zustand des östlichen Asiens ereignen, denn die schmale Erdzunge, an der sich die Fluten des Atlantischen Ozeans brechen, ist seit Jahrhunderten eine Schutzmauer für die Unabhängigkeit von China und des japanischen Reiches."

Mit der Präsidentschaft Monroes in den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts haben die Vereinigten Staaten zielbewußt das Kanalprojekt in ihrem Interesse gefördert, indem sie anfingen, mit den territorial beteiligten Staaten Mittelamerikas Staatsverträge abzuschließen, die meist gegen Verbürgung der Neutralisation des Kanals der Union ein ausschließliches Kontrollrecht über denselben sicherten. Von diesen Verträgen sind die aus den Jahren 1848 und 1849 mit Neu-Granada bzw. Nicaragua von weitgehender politischer Be-

[1] A. v. Humboldt a. a. O., Buch I Kap. 3 S. 36 und 37. Tübingen 1809.

deutung. Die Ausführung des Planes, durch Nicaragua einen Kanal zu bauen, der auf der atlantischen Seite von Greytown, dem alten spanischen Sanjuan, hätte ausgehen müssen, wurde schon ernstlich erwogen. Da stellten sich internationale Schwierigkeiten diesem Beginnen in den Weg.

§ 3.

Der Clayton-Bulwer-Vertrag, eine geschichtliche Erinnerung.

England ist von den Großmächten nächst der Union an dem Kanal am meisten interessiert, einerseits als die bei weitem bedeutendste seefahrende Nation, anderseits durch seine amerikanischen Besitzungen und durch seine östlichen Kolonien. Der Seeweg nach Australien wird durch den Kanal sehr verkürzt werden. Es lag also für England ein großes Interesse vor, wenn es nicht den Kanal ganz in seine Hände bekommen konnte, sich wenigstens vor allen anderen Staaten die Neutralisation desselben und Anteil an dem Kontrollrecht zu sichern. Als willkommener Anlaß zur Verwirklichung dieses Zieles, als triftiger Anknüpfungspunkt für Verhandlungen mit Washington, diente der englischen Regierung die Tatsache, daß der atlantische Endpunkt des geplanten Kanals in dem Gebiete der Mosquito-Indianer lag, über das England ein Protektorat beanspruchte. Die Verhandlungen wurden von seiten der Union durch Clayton, von seiten Englands durch Sir Henry Bulwer geführt und endeten mit der als Clayton-Bulwer-Vertrag bekannten Konvention vom 9. April 1850. Da dieser Vertrag durch ein späteres Abkommen zwischen den beiden Vertragsstaaten außer Kraft gesetzt ist, bietet

er für uns lediglich historisches Interesse[1]. Ich hebe hier daher nur, einer Aufzählung von Martens folgend, die Hauptpunkte hervor: „Beide Vertragsstaaten erklären, daß der Panamakanal ein zum Besten der Menschheit und zu gleichem Recht für alle dienender Seeweg werden soll (Artikel 6)." Weder England noch die Vereinigten Staaten wollen irgendwelche Sonderrechte am Panamakanal prätendieren, auch ihren Einfluß bei Zentralamerika nicht dazu benutzen, um sich eine privilegierte Stellung zu erwirken (Artikel 1). Im Falle eines Krieges zwischen England und den Vereinigten Staaten sollen ihre den Kanal passierenden Schiffe weder weggenommen, noch unter Blockade oder Embargo versetzt werden dürfen (Artikel 2). Ferner wollen die beiden Mächte sich verpflichten, die Sicherheit und Neutralität des Kanals zu garantieren (Artikel 5)[2]. Im Artikel 8 schließlich dehnten die Vertragsstaaten diesen gemeinsamen Schutz auf alle anderen Verkehrswege über den Isthmus, sei es Eisenbahn oder Kanal, aus.

§ 4.

Die Monroedoktrin und die Änderung in der amerikanischen Kanalpolitik.

Als nach Beendigung des Bürgerkrieges das amerikanische Nationalbewußtsein erstarkte, da begann die Union wieder Unterhandlungen mit den in Frage kommenden Uferstaaten und den bezüglich des Kanalbaus

[1] v. Martens, Völkerrecht Bd. II § 59, II S. 255 und Senate Documents, 58. Congress, Treaties in Force 1904, Bd. 37 (No. 318) S. 327.

[2] Wheaton Henry, elements of international law, Neuausgabe von Atley, London 1904, S. 318.

konzessionierten Privatgesellschaften anzuknüpfen. Durch den spanisch-amerikanischen Krieg und durch Kauf erlangte die Union neue Kolonien, die von der wenig entwickelten Westküste aus zu erreichen sind. Immer mehr wurzelte sich die Monroedoktrin im amerikanischen Rechtsbewußtsein ein, eine Lehre, die mit ihrer immer bestimmter und umfassender lautenden Interpretation das Fortschreiten der amerikanischen Politik im Laufe des 19. Jahrhunderts anzeigt. Ursprünglich war sie lediglich eine Betonung des Prinzipes der Nicht-Intervention in der Botschaft des Präsidenten der Vereinigten Staaten, James Monroe, vom 2. Dezember 1823[1]. „Wir sind es der Aufrichtigkeit und den freundschaftlichen Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und jenen europäischen Mächten schuldig zu erklären, daß wir jeden Versuch von ihrer Seite, ihr System auf irgend einen Teil dieser Halbkugel auszudehnen, als gefährlich für unseren Frieden und unsere Sicherheit betrachten würden. Bestehenden Kolonien und Dependenzen irgend einer europäischen Macht gegenüber haben wir uns nicht eingemengt und werden uns nicht einmengen.“ Aus dieser Lehre leiteten die Vereinigten Staaten späterhin den Satz ab, daß jeder Erwerb amerikanischen Gebiets durch eine europäische Macht künftighin ausgeschlossen sein sollte, daß schließlich den Vereinigten Staaten eine Vorherrschaft auch über die mittel- und südamerikanischen Staaten zustehe, insbesondere bei Verwicklungen mit europäischen Mächten. Schon 1882 traten die Vereinigten Staaten durch eine Note ihres Staatssekretärs Blaine, die sich für die alleinige Oberhoheit der Union

[1] Revue de droit international Bd. 28 S. 301ff.: J. B. Moore.

über den Kanal aussprach, „in Opposition gegen ihre eigene Konvention“ [1]. Im Januar 1889 nahm der Senat eine Resolution an[2], dahin lautend, daß „die amerikanische Regierung mit ernster Aufmerksamkeit und Mißbilligung auf jede Teilnahme einer europäischen Regierung an dem Bau oder der Kontrolle irgend eines Schiffskanals über den Isthmus von Darien oder Zentralamerika blicke und jede solche Beziehung oder Kontrolle als den guten Rechten der Vereinigten Staaten widersprechend und als Bedrohung ihres Staatswohls betrachten müsse“.

§ 5.

Der ursprüngliche Hay-Pauncefote-Vertrag.

Um jetzt selbst den Kanalbau beginnen zu können, knüpfte die Union mit England diplomatische Verhandlungen an. Der Clayton-Bulwer-Vertrag wurde den amerikanischen Bestrebungen immer lästiger. Am 5. Februar 1900 wurde ein neuer Vertrag in Washington von Lord Pauncefote und dem amerikanischen Staatssekretär Hay unterzeichnet, der eine Art Ergänzung des Clayton-Bulwer-Vertrages in der Weise brachte, daß man die Regelung der Neutralisierung aus dem Suezkanalvertrag des Jahres 1889 übernahm[3]. Die Vereinigten Staaten „erhielten das Recht, den Kanal unter eigener Machtvollkommenheit (under own auspices) zu bauen“. Außerdem wurde innen zugestanden, „eine militärisch organisierte Polizeimacht zu unterhalten, die zum Schutze des Kanals gegen einen gesetzlosen Zustand und Aufruhr

[1] v. Martens, Völkerrecht Bd. II § 59, II S. 255.
[2] Times 8. Januar 1899.
[3] Harward law review Bd. 15 No. 9 S. 725.

notwendig ist". Die Änderung des früheren Vertrags ging aber dem amerikanischen Volke lange nicht weit genug, und der Senat, der in Washington einen großen Einfluß in Sachen der hohen Politik ausübt, machte bedeutende Abänderungen. Am 22. Februar 1901 gab Lord Lansdown als britischer Minister des Auswärtigen eine Darlegung seiner Gründe für die Nichtannahme des geänderten Vertrages zugleich mit dem Vorschlag, einen neuen an seiner Stelle zu schließen.

§ 6.

Der Hay-Pauncefote-Vertrag in seiner endgültigen Fassung.

So wurde von den gleichen Vertretern der beiden Mächte eine zweite Konvention am 18. November 1901 unterzeichnet, die am 5. Dezember 1901 dem Senat vorgelegt wurde. Da durch diesen Vertrag die weitere Entwicklung der Panamafrage bedingt ist, so ist eine Erörterung seiner einzelnen Artikel geboten, zumal dieser Vertrag zwischen der Union und England noch in Kraft ist[1]. Im Eingang wird als Absicht der vertragschließenden Parteien dargelegt, einen Modus zu finden, wie der Kanal unter der Oberhoheit (auspices) der amerikanischen Regierung gebaut werden könne, ohne den allgemeinen Grundsatz der Neutralisation zu gefährden. Der erste Artikel umfaßt die Feststellung, daß der Clayton-Bulwer-Vertrag durch die neue Konvention aufgehoben ist. Der zweite Artikel gibt der amerikanischen Regierung freie Hand in dem geschäftlichen und finanziellen Unternehmen des Kanalbaus und räumt ihr das Recht ein,

[1] Senate documents, 58. Congress, Treaties in force 1904 Bd. 37 S. 380.

nach Vollendung Vorschriften betreffend den Kanal zu erlassen. Der dritte Artikel befaßt sich mit der Neutralisation des Kanals, auf welche die im Vertrag von Konstantinopel für die freie Schiffahrt auf dem Suezkanal vereinbarten Regeln Anwendung finden sollen. Hervorzuheben ist von den übernommenen Sätzen folgender: „Der Kanal soll den Schiffen aller Nationen beim Befolgen der Vorschriften offen sein.“ Charakteristisch tritt bei diesem dritten Artikel die Abweichung von der früheren Fassung zu Tage. Während im Jahre 1900 „die hohen vertragschließenden Parteien“ die Bestimmungen des Vertrages von Konstantinopel übernahmen, ist dies jetzt lediglich Sache der „Vereinigten Staaten“ geworden. In dem neu hinzugefügten vierten Artikel wurde ausgesprochen, daß kein Wechsel in der territorialen Souveränität oder in den internationalen Beziehungen des Landes oder der Länder, durch die der Kanal führen wird, den allgemeinen Grundsatz der Neutralisation oder die unter dem jetzigen Vertrag eingegangenen Verpflichtungen der vertragschließenden Parteien berühren soll. Wenn nun von manchen Schriftstellern hervorgehoben wird, daß ein sowohl im Suezkanalvertrag wie in dem Vertrag vom Jahre 1900 enthaltenes Verbot der Anlage von Befestigungen fehlt, so ist dem m. E. keine große Bedeutung zuzuschreiben. Wie erwähnt, steht der Union nach diesem Vertrage nur die Aufstellung einer militärischen Polizeimacht zu. Befestigungen aber sind ein Kriegsmittel zur Abwehr eines äußeren Feindes, nicht geschaffen zu polizeilicher Unterdrückung lokaler, innerer Unruhen. Das Verbot der Anlage von Befestigungen ergab sich also schon ohnehin aus diesem Vertragspassus. Schließlich ist noch die im Schluß des Vertrages

vom Jahre 1900 enthaltene Einladung an die Mächte, dem Vertrage beizutreten, weggefallen.

Am 16. Dezember 1901 wurde der Hay-Pauncefote-Vertrag ratifiziert und so die große diplomatische Schranke weggeräumt, die der amerikanischen Politik bezüglich des Baus und der Kontrolle eines interozeanischen Kanals durch Englands Vorzugsstellung im Wege gestanden hatte.

§ 7.

Die Stellung der Mächte, eine durch diesen Vertrag nicht gelöste völkerrechtliche Frage.

Dem Vertrag der Vereinigten Staaten mit England ist, von den Verträgen mit den Uferstaaten abgesehen, kein einziger mit den übrigen Mächten gefolgt, noch ist ein anderer Staat dem Vertrage ausdrücklich beigetreten. Allerdings hat auch für den Suezkanal erst eine allgemeine völkerrechtliche Regelung stattgefunden, als dieser schon fast 20 Jahre dem Weltverkehr diente. Es ist nicht anzunehmen, daß späterhin noch eine internationale Kommission, wie bei diesem, auch bei dem Isthmuskanal eingesetzt werden wird. Dieselbe amerikanische Politik, die nicht ruhte, bis der Clayton-Bulwer-Vertrag durch den Hay-Pauncefote-Vertrag aufgehoben war, will den Kanal lediglich unter amerikanischem Einfluß wissen. So wurde die in dem ersten Vertrage enthaltene Einladung an die Mächte, dem Vertrage beizutreten, auf Betreiben der Vereinigten Staaten fallen gelassen. Dieser Tatsache wurde in einer Depesche des englischen Ministers des Auswärtigen, Lord Lansdown, an Lord Pauncefote vom 23. Oktober 1901 die Bedeutung beigemessen, daß die neugewählten Vertragsworte des

Artikels[1] „davon Abstand nehmen, den anderen Staaten — nämlich außer England — ein vertragliches Recht auf die Benutzung des Kanals zu geben". Natürlich ist die in diesem und dem späteren Vertrag mit Panama enthaltene Bestimmung, der Kanal solle den Schiffen aller Staaten offen stehen, nicht als ein völkerrechtlicher Vertrag zu Gunsten dritter Staaten aufzufassen, aus der diese selbst Rechte geltend machen könnten (vgl. Art. 5 des Prager Friedens). An sich bestehen für die Mächte bezüglich des Kanals weder besondere Rechte noch Pflichten.

[1] Parlamentiary Papers, United States No. 1, 1902.

Zweites Kapitel.

Die Vereinigten Staaten und 1. das territoriale Interesse der Uferstaaten, 2. das finanzielle Interesse der Kanalbaugesellschaften.

§ 8.

Das Nicaraguakanalprojekt, seine Geschichte und sein Scheitern.

Jetzt erst konnte die Union an die Ausführung ihrer Absicht, diesen Kanal zu bauen, herantreten. Allerdings hat dieses Projekt des Kanalbaues eine umfangreiche und verworrene Vorgeschichte, die wir hier zu erörtern haben, weil die Union sich den Weg schon lange zu ebnen gesucht hatte, der ihr durch das neue Abkommen mit England plötzlich frei gemacht wurde. Wir haben die Verhandlungen der Union mit den Staaten, die territorial, mit den Privatgesellschaften, die finanziell beteiligt waren, zu verfolgen, Verhandlungen, die zu völkerrechtlichen Verträgen einerseits, anderseits zum Ankauf begonnener Kanalstrecken und erworbener Konzessionen geführt haben. Die Tätigkeit der Union bezüglich des Kanalprojekts beginnt mit den vierziger Jahren des verflossenen Jahrhunderts. Agenten wurden ausgesandt zur Erforschung der möglichen Routen des Kanalbettes, Abmessungen gemacht und wissenschaftliche Expeditionen

unternommen. Dem Vertrage mit Kolumbien des Jahres 1848 folgte im August 1849 ein solcher mit Nicaragua. Die Panama- und Nicaraguaroute sind von da ab die einzigen Rivalen geblieben, und das Kanalprojekt blieb durch diese Spaltung unentschieden, bis das Jahr 1902 die Entscheidung brachte.

Betrachten wir zuerst das unterlegene[1] Nicaragua-Kanalprojekt. Im Gegensatz zu Kolumbien und Costa Rica hat Nicaragua den Kontrakten mit den verschiedenen Kanalbau-Gesellschaften nicht als Klausel das Verbot der Übertragung an eine fremde Regierung auferlegt. Unter dem Schutze des Hise-Selva-Vertrages arbeiteten die in rascher Folge im Jahre 1849 entstandenen amerikanischen Gesellschaften: Compania de transito de Nicaragua und nach ihr die American Atlantic and Pacific-Ship-Canal Company. Durch die drohende diplomatische Verwicklung der Union mit England trat dann ein Stillstand ein, bis durch den Frelinghuysen-Zavala-Vertrag des Jahres 1884[2] die Union aufs neue ermächtigt wurde, „Gebietsteile von Nicaragua in Besitz zu nehmen zum Zwecke des Baues und der Verwaltung eines Kanals von Meer zu Meer". Da aber unter der Präsidentschaft Clevelands eine Reaktion gegen den Gedanken der Ausführung des Kanalplans allein durch die Union entstanden war, lehnte der Senat diesen Vertrag ab. Bald aber schlug die Stimmung wieder um. Nachdem inzwischen eine Konzession von 1887 bis 1899 laufend einer „maritime Canal Company of Nicaragua"

[1] Report of the Isthmian Canal Commission in: Senate Documents, 57. Congress, 1. Session Bd. 7 Dok. No. 54 Teil I.

[2] The Isthmian canal question in: Annals of the American Academy Bd. XIX No. 1 S. 24ff.

erteilt worden war, die aber 1893 schon ihre Arbeiten eingestellt hatte, wurde von der Union im Jahre 1895 ein „Nicaragua-Canal-Board“ und an deren Stelle, mit größeren Mitteln ausgestattet, im Jahre 1897 die „Nicaragua-Kanalkommission“ gebildet. Diese Kommission sollte die geologischen und sonstigen technischen Vorarbeiten für den Kanalbau betreiben und erstattete im Mai 1899 den geforderten Bericht. An ihre Stelle trat durch Gesetz vom März 1899 im Juni desselben Jahres die „Isthmian-Kanalkommission“, die alle vorgeschlagenen Kanalrouten über den amerikanischen Isthmus prüfen und Bericht erstatten sollte, wie hoch die Baukosten bei den verschiedenen Routen veranschlagt würden und welcher Weg der praktischste und billigste wäre. Dieser Bericht wurde am 4. Dezember 1901 dem Präsidenten Roosevelt vorgelegt und dem Senat überwiesen. Er enthält Pläne und Schätzungen für beide Routen, die durch Panama und Nicaragua, und empfiehlt mit Rücksicht auf die Kosten die letztere[1]. Mit einer Mehrheit von 309 zu 2 Stimmen nahm am 9. Januar 1902 das Repräsentantenhaus die von Hepburn eingebrachte Bill an, wodurch der Präsident ermächtigt wurde, einen Vertrag mit Nicaragua in die Wege zu leiten.

§ 9.

Das Panamakanalprojekt bis zum Abschluß des Vertrages mit Neu-Granada.

Dennoch wurde auf Grund eines Ergänzungsberichts[2] der Isthmian-Kanalkommission vom 18. Januar 1902

[1] Congressional Record, 57. Congress, 1. Session Bd. 35 Teil I S. 557.

[2] Supplementory Report of the Isthmian Canal Commission

durch die von Senator Spooner eingebrachte Bill die Entscheidung zu Gunsten der Panamaroute umgeworfen. Um diesen Ergänzungsbericht der Kommission zu verstehen, müssen wir uns die Entwicklung des Panamaprojektes vor Augen halten.

Bei dem Projekte, das diese Route verfolgte, hatte die Union bis zum Beginn der neunziger Jahre mit starkem französischen Einfluß zu rechnen. Schon 1838 hatte Neu-Granada einer französischen Gesellschaft für die Panamalinie Gerechtsame verliehen zur Erbauung makadamisierter Landstraßen, Eisenbahnen oder Kanäle. Die französische Regierung sandte im Jahre 1843 Napoléon Garella aus, um einen Bericht über Mittel und Wege bezüglich des Kanalprojekts auszuarbeiten. Sein hoher Kostenanschlag entmutigte die Gründer. Nun trat die Union auf den Plan. Die steigende Bedeutung einer interozeanischen Verbindung über die Landenge von Panama veranlaßte die Regierung zu Washington, mit Neu-Granada einen Vertrag abzuschließen, der im Dezember 1846 unterzeichnet und im Juni 1848 ratifiziert wurde. In diesem[1] garantieren die Vereinigten Staaten Neu-Granada die vollkommene Neutralität des Isthmus und erhalten dafür „das Recht auf Weg und Durchgang von Meer zu Meer auf jeder Art bestehenden oder noch zu erbauenden Verkehrswegs".

in: Senate Documents, 57. Congress, 1. Session Bd. 7 Dok. No. 54 Teil II.

[1] Senate Documents, 58. Congress, „Treaties in force 1904", Bd. 37, Dok. No. 318 S. 609.

§ 10.
Die Panamakanalgesellschaften und die Union.

1848 bildete sich die „Panama-Eisenbahngesellschaft", deren Bahn im Jahre 1855 dem Verkehr übergeben wurde und natürlich damals unter den Bedingungen des Clayton-Bulwer-Vertrags stand. Die Anteilscheine dieser Bahngesellschaft wurden von der de Lesseps-Panamakanal-Gesellschaft[1] gekauft, die sich im Anschluß an eine auf den 15. Mai 1872 zu Paris von Ferdinand v. Lesseps berufene „wissenschaftliche" (aber sich mehr politisch betätigende) internationale Konferenz gebildet hatte, und deren Wahl auf die Panamaroute gefallen war. Die amerikanische Regierung stand diesem europäischen Unternehmen mißtrauisch gegenüber. Dies zeigte sich in einer warnenden Botschaft, die der Präsident (im Widerspruch zum Clayton-Bulwer-Vertrage) am 18. März an den Kongreß sandte: „Die Politik dieses Landes zielt ab auf einen Kanal unter amerikanischer Aufsicht. Die Vereinigten Staaten können nicht ihre Zustimmung geben zu der Übernahme dieser Aufgabe durch eine europäische Macht." Im Dezember 1888 stellte die Gesellschaft ihre Zahlungen ein und geriet in Konkurs. Nun hatte es den Anschein, als ob die französische Regierung sich für das Unternehmen interessiere und ihm finanzielle und offizielle Unterstützung zuteil werden lassen wolle. Gegen diese Absicht wandte sich die schon auf Seite 17 erwähnte scharfe Resolution des Kongresses.

[1] Senate Documents, 57. Congress 1. Session Bd. 7, Dok. No. 54 Teil I S. 196 und Teil II S. 4—28.

Nachzuholen ist noch an dieser Stelle, daß infolge politischer Veränderungen in Mittelamerika Neu-Granada seit 1862 den Namen Kolumbien angenommen hatte. Im Oktober 1889 trat ein vom Konkursverwalter organisiertes Komitee zusammen. Von der kolumbischen Regierung wurde im Jahre 1890 für 10 Millionen Francs eine Verlängerung der Konzession für zehn Jahre[1], im Jahre 1893 für 5 Millionen Francs eine solche bis Oktober 1904 unter der Bedingung erlangt, daß zu diesem Zeitpunkte der Kanal dem Handel offen sein müßte. Eine weitere Konzessionsverlängerung erlangte infolge der späteren sich drängenden Ereignisse keine rechtliche Gültigkeit.

Inzwischen bildete sich unter französischen Gesetzen[2] am 21. Oktober 1893 die „Neue Panamakanal-Gesellschaft", die die Eisenbahn und zwei kürzere Kanalgruben von zusammen 21 Meilen Länge übernahm. Schon bald scheint bei dieser Gesellschaft die Erkenntnis sich Bahn gebrochen zu haben, daß für ein privates Unternehmen die Durchführung des gewaltigen Kanalprojektes unmöglich war. Sie ließ daher die Arbeiten am Kanalbau ruhen und suchte ihre begonnenen Werke und die erlangten Konzessionen zu verkaufen. Um unter amerikanischem Schutze zu stehen und gleichzeitig das amerikanische Mißtrauen gegen eine ausländische Gesellschaft zu beseitigen, bemühte sie sich, in New-Jersey juristische Persönlichkeit zu erlangen. Aber die Regierung in Washington wollte selbst die Ausführung des Kanalbaues übernehmen. Um den Wünschen der Regierung gerecht

[1] A. a. O. Dok. No. 54 Teil I S. 196—197.
[2] A. a. O. Dok. No. 54 Teil II S. 257—284.

zu werden, erlangte die Neue Panamakanal-Gesellschaft im Frühjahr 1901 unter der Bedingung, daß die Vereinigten Staaten die Käufer sein sollten und daß die Übertragung vor dem 1. März 1902 erfolge, die Genehmigung der kolumbischen Regierung zum Verkauf ihrer Konzessionen und unvollendeten Werke[1]. Die schon erwähnte Isthmus-Kanalkommission trat in Verhandlungen mit der Gesellschaft ein, die eine Summe von 109 141 500 Dollars als Gesamtkaufsumme verlangte. Der schon genannte Kommissionsbericht vom 4. Dezember 1901 verwarf die Panamaroute als zu kostspielig. Auf die Nachricht hin, daß die Nicaraguaroute begünstigt werde, trat in Paris am 21. Dezember 1901 eine Generalversammlung der Gesellschaft zusammen, die den Verkauf des Kanals an die Vereinigten Staaten zu den besten erreichbaren Bedingungen beschloß. Diese durch den Kommissionsbericht erzielte Wirkung war wohl in Amerika vorausgesehen. Als am 4. Januar 1902 eine auf 40 000 000 Dollars ermäßigte Offerte der Gesellschaft bei der Kommission einlief[2], empfahl diese in einem Ergänzungsbericht die Wahl der Panamaroute und den Ankauf der unvollendeten französischen Werke. Inzwischen hatte das Repräsentantenhaus schon für die Nicaraguaroute gestimmt. Jetzt wurde aber im Senat am 19. Juni 1902[3] mit einer Mehrheit von 67 zu 6 Stimmen eine formell als Abänderungsantrag eingebrachte Bill des Senators

[1] A. a. O. Dok. No. 54 Teil I S. 205—242.

[2] Supplementory report of the Isthmian Canal Commission in: Senate Documents, 57. Congress, 1. Session Bd. 12 Dok. No. 135 S. 1—12.

[3] Congressional Record, 57. Congress, 1. Session Bd. 35 Teil VII S. 7074.

Spooner angenommen, die materiell die ganze Hepburn-Bill in ihr Gegenteil umkehrte.

Der Präsident wurde darin ermächtigt, die Rechte und das Eigentum der Panama-Gesellschaft für nicht mehr als 40 000 000 Dollars zu erwerben und durch Staatsvertrag mit Kolumbien die dauernde Aufsicht (Control) über einen Streifen Land, nicht weniger als sechs Meilen breit, durch den der Kanal gelegt werden würde, sicher zu stellen und dann mit dem Kanalbau zu beginnen. Falls er sich aber innerhalb einer angemessenen Frist außerstande sähe, die notwenigen Verhandlungen mit Kolumbien und der Panamakanal-Gesellschaft abzuschließen, möge er mit Nicaragua Verhandlungen anknüpfen und den Kanal dort bauen. Mit 260 zu 8 Stimmen nahm das Repräsentantenhaus am 26. Juni 1902 das Spooner Amendement an[1]. Nachdem diese wichtigste Maßnahme in dieser Form vom Kongreß genehmigt worden war, wurde sie durch die am 28. Juni 1902 erfolgte Unterschrift des Präsidenten Roosevelt Gesetz[2].

In zeitlicher Reihenfolge mögen nun die Schritte dargestellt werden, die die Union unternahm, um einerseits den Vertrag mit Kolumbien zu schließen und anderseits zu dem genannten Preise die Liegenschaften und Konzessionen der Gesellschaft mit gutem Titel zu erwerben.

---

[1] Congressional Record, 57. Congress, 1. Session Bd. 35 Teil VIII S. 7441.

[2] Ebd. S. 7704.

§ 11.
Die Verhandlungen zwischen der Union, Kolumbien und der neuen Panamakanalgesellschaft.

Zunächst gab am 25. Oktober 1902[1] der General-Staatsanwalt (Attorney-General) auf Grund der Resultate eines gerichtlichen Verfahrens in Frankreich sein Gutachten dahin ab, daß die französischen Gesetze die Veräußerung gestatteten. Das Kaufangebot war vom Zivil-tribunal der Seine geprüft und als rechtsgültig anerkannt worden. Dieses Urteil wurde in der Berufungsinstanz am 5. August 1902 durch eine Erkenntnis des Appellhofs bestätigt und zwar endgültig, da eine Revision durch den Kassationshof nicht stattgefunden hat.

Im Dezember 1902 trat der amerikanische Staatssekretär Hay mit dem kolumbischen Bevollmächtigten (Chargé d'affaires) Herran in Verhandlung, die am 22. Januar 1903 zur Unterzeichnung des Hay-Herran-Vertrags führten. Diese Konvention enthält im ersten Artikel die Abmachung[2], daß „die Regierung von Kolumbien die Neue Panamakanal-Gesellschaft ermächtigt, an die Vereinigten Staaten zu verkaufen und zu übertragen sowohl jedes Recht, Privileg, Eigentum und jede Konzession als auch die Panamaeisenbahn und alle Anteilscheine oder Teile von solchen der genannten Gesellschaft". Als Entgelt sollte Kolumbien eine sofort zahlbare Abfindungssumme von 10000000 Dollars und eine nach neun Jahren be-

[1] House Documents, 57. Congress, 2. Session Bd. 114 Dok. No. 24 S. 114—530.

[2] Congressional Record, 58. Congress, Special Session Bd. 37 S. 107—119.

ginnende jährliche Rente von 100000 Dollars erhalten. Am 17. März 1903 nahm der amerikanische Senat den Vertrag an.

Nun glaubte sich Kolumbien vor seiner Konkurrenzroute gesichert und dachte, durch Verzögerung immer neue günstige Bedingungen für sich herausschlagen zu können. Zunächst stellte es im Juni 1903 das Ansinnen, die Gesellschaft solle für die Genehmigung des Vertrags 10000000 Dollars bezahlen. Als diese der nachträglich erhobenen Zahlungsforderung nicht nachkam, lehnte am 12. August 1903 der Senat Kolumbiens den Vertrag ab und am 31. Oktober 1903 vertagte sich der kolumbische Kongreß, ohne den Vertrag genehmigt zu haben.

Die Gesellschaft schien einer mißlichen Zukunft entgegenzugehen. Denn nach der Spooner Bill hatte sich Präsident Roosevelt eigentlich jetzt mit Nicaragua in Verbindung zu setzen. Sie würde in diesem Fall nicht nur das Angebot verloren haben, sondern auch mit Oktober 1904 durch Zeitablauf ihrer ganzen Konzessionen und Werke verlustig gegangen sein. Aber die Ereignisse gestalteten sich anders. Nachdem sich durch Revolution auf dem Isthmus die Republik Panama gebildet und die Union mit dieser einen der Hay-Herran-Konvention ähnlichen Vertrag abgeschlossen hatte, wurde der Gesellschaft die Summe von 40000000 Dollars ausgezahlt[1] und der Verkauf am 23. April 1904 endgültig vollzogen.

[1] House Documents, 58. Congress, 3. Session Bd. 74 Dok. No. 226 S. 35.

Drittes Kapitel.

Die Vereinigten Staaten und Panama.

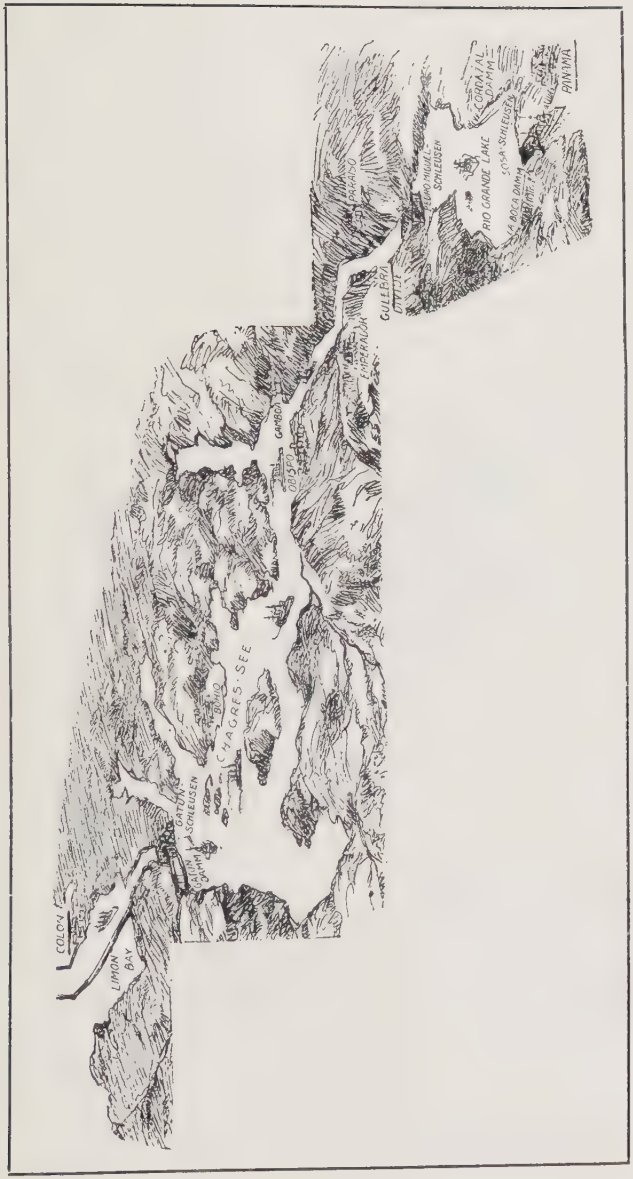
§ 12.

Panamas politische Geschichte und geographische Lage, die Topographie der Kanalzone.

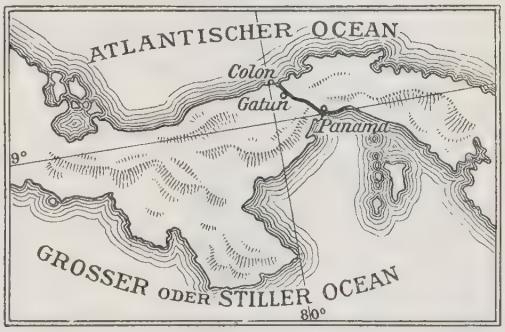
Am 3. November 1903 brach auf dem Isthmus eine revolutionäre Bewegung aus, am 5. November 1903 wurde das Departement Panama durch eine zu Colon und Panama erlassene Proklamation für eine unabhängige Republik erklärt[1]. Die Gründe für dieses Vorgehen sind leicht zu finden. War das Departement schon äußerst erbittert darüber gewesen, daß die großen Zahlungen nicht ihm zu gute kommen, sondern in die Tasche der kolumbischen Regierung fließen sollten, so erreichte die Unzufriedenheit ihren Höhepunkt, als in Panama bekannt wurde, daß der Kanal durch mutmaßliches Verschulden der kolumbischen Regierung durch ihr Gebiet wahrscheinlich gar nicht gelegt werden würde.

Der Isthmus von Panama ist während des 19. Jahrhunderts fast ununterbrochen die Stätte lokaler, revolutionärer Unruhen gewesen. Über die bedeutenderen

[1] House Documents, 58. Congress, 1. Session Bd. 1 Dok. Nr. 8 Teil I S. 5.


COLON
LIMON BAY
GATUN-SCHLEUSEN
ALLIN DAMM
CHAGRES-SEE
BOMBO
OBISPO
GAMBOA
EMPERADOR
GULEBRA
PARADO
EURO MIGUEL-SCHLEUSEN
RIO GRANDE LAKE
CORDAJAL DAMM
SOSA-SCHLEUSEN
LA BOCA DAMM
PANAMA

politischen Wandlungen 'gibt Art. 3 der späteren Verfassung Panamas einen kurzen Umriß. Ursprünglich zu der im Jahre 1819 gegründeten Republik Kolumbien gehörig, fiel Panama bei der Spaltung derselben in Ecuador, Venezuela und Neu-Granada im Jahre 1831 zu letzterem Staate. Durch Verfassungsänderung im Jahre 1853 wurde 1855 Panama ein eigenes Staatswesen und bildete, als sich Neu-Granada im Jahre 1862 in die neuen Vereinigten Staaten von Kolumbien umwandelte, deren nördlichsten Bundesstaat. Im Jahre 1886, als



die Bundesstaaten zu einem Einheitsstaate zusammenschmolzen, ward Panama ein Departement der neuen Republik Kolumbien, bis es sich am 3. November 1903 für unabhängig erklärte.

Um dieser politischen noch eine kurze geographische Skizzierung Panamas[1] folgen zu lassen, so umfaßt dieser neue Staat den Isthmus des gleichen Namens und hat eine Ausdehnung von etwa 30000 □ Meilen. Die gegenwärtige Bevölkerungsziffer beläuft sich auf 400000. Die

[1] The Columbian and Venezuelan Republics, by William S. Scruggs, Boston 1905, S. 11.

allgemeine Topographie des Isthmus läßt sich beschreiben als ein Folge von Hügeln und Tälern, die von Sümpfen und Flüssen mit starkem Gefälle unterbrochen ist. Die größere Hügelkette in der Mitte des Landes, die eine Fortsetzung der großen, westlichen Cordilleren darstellt, bildet die Wasserscheide zwischen dem atlantischen und dem pazifischen Ozean. Die atlantische Seite wird von dem Atrato und Chagres, die pazifische von dem Tuya bewässert. Der Oberlauf des Atrato und der des Tuya sind nur durch ein sumpfiges Tafelland von geringer Ausdehnung getrennt. Über die Lage des Kanals nun, der dieses Land durchqueren soll, sagt der Bericht[1] der Isthmus-Kanalkommission folgendes: „Die in der Natur begründeten Vorzüge der Panamaroute liegen in der Verbindung der Umstände, daß der Isthmus äußerst schmal und die Bodenerhebung niedrig ist. Die Breite des Isthmus beträgt weniger als 36 Meilen in gerader Linie, die ursprüngliche Höhe betrug weniger als 300 Fuß über Flutspiegel. Der Lauf des Kanals geht von Nordwest nach Südost dergestalt, daß der pazifische Endpunkt 22 Meilen weiter östlich liegt als der atlantische. Der atlantische Hafen ist Colon, der pazifische Panama.

§ 13.

Die Haltung der Union bei der Revolution und Unabhängigkeitserklärung Panamas.

Um nun auf die revolutionäre Bewegung auf dem Isthmus zurückzukommen, so war dieselbe gleichzeitig in Panama und Colon ausgebrochen. Der Union kam dieselbe nicht unerwartet und nicht unerwünscht. Nun

[1] Senate Documents, 57. Congress, 1. Session Bd. 9 Dok. No. 54 Teil I S. 80.

war aber, solange ein neuer Vertrag mit Kolumbien nicht zustande gekommen war, die alte, mit Neu-Granada im Jahre 1846 abgeschlossene Konvention noch in voller Gültigkeit, welche der Union freien Durchzug über den Isthmus zusicherte. Auf diesen Vertragspassus stützte sich das Staatsdepartement[1], als es gleich am 3. November 1903 durch Depesche an den Kommandanten des Kriegsschiffes „Nashville" im Hafen zu Colon diesen beauftragte: „Im Interesse des Friedens alle Anstrengungen machen, um Regierungstruppen am Vorrücken auf Panama zu verhindern." Tatsächlich hat die Union hierdurch für die beiden kritischen Tage des 4. und 5. November 1903 den kolumbischen Truppen die Benutzung der Bahn und hiermit die Unterdrückung der revolutionären Bewegung unmöglich gemacht. Dieses Vorgehen der Vereinigten Staaten läßt sich lediglich aus Nützlichkeitsgründen erklären, völkerrechtlich erscheint es ungerechtfertigt. Sie stützen sich auf eine Bestimmung des alten Vertrages, welcher der amerikanische Staatssekretär Fish[2] am 29. Oktober 1879 folgende zweifellos richtigere Auslegung gegeben hatte: „Hiernach muß es unzweifelhaft als Pflicht der kolumbischen Regierung gelten, den Durchgang gegen Angriffe bei örtlichen Unruhen zu schützen." Jetzt hielt es die Union unter Hinweis auf denselben Vertragspassus für praktischer, die kolumbischen Regierungstruppen an der Bekämpfung der lokalen Bewegung zu hindern und Kolumbien in seinem eigenen Gebiete der elementaren Hoheitsrechte zu berauben.

[1] House Documents, 58. Congress, 1. Session Bd. 1 Dok. No. 8 Teil I S. 1.

[2] Foreign relations 1874—1875 S. 363.

Unter diesen Umständen gewann die Revolution schnell an Boden. Am 3. November 1903 hatten die Führer der Bewegung den Unabhängigkeitsakt unterzeichnet[1]. Am 4. November wurde die Unabhängigkeitserklärung und ein Manifest bekannt gemacht, in welchem ausdrücklich als Grund der Lostrennung die ablehnende Haltung des kolumbischen Kongresses in der Panamafrage hervorgehoben wird. So prompt wie das Kriegsschiff der Union bei Ausbruch der Revolution auf der Reede von Colon lag, um dieselbe zu begünstigen, so schnell trat Washington auch in diplomatische Verbindung zu dem neuen Staatengebilde. Am 6. November 1903 sandte das Staatsdepartement an den Vize-Generalkonsul zu Colon folgende Anweisung[2]: „Das Volk von Panama hat in einmütiger Bewegung seine politische Verbindung mit der kolumbischen Republik gelöst und seine Unabhängigkeit wieder angenommen. Wenn Sie davon überzeugt sind, daß eine de facto Regierung . . . sich im Staate Panama gebildet hat, so werden Sie Beziehungen zu ihr aufnehmen, als zu der verantwortlichen Regierung jenes Territoriums und werden darauf sehen, daß sie alle notwendigen Schritte unternimmt, . . . den isthmischen Transit in Gemäßheit der Verpflichtungen offen zu halten, die in den bestehenden und die Beziehungen der Vereinigten Staaten zu jenem Territium regelnden Verträgen niedergelegt sind."

Am 13. November 1903[3] empfing Präsident Roose-

[1] House Documents, 58. Congress, 1. Session Bd. 1 Dok. No. 8 Teil II S. 5.

[2] Ebd. Teil I S. 4.

[3] House Documents, 58. Congress, 1. Session Bd. 7 Dok. No. 8 Teil I S. 17, 18.

velt den außerordentlichen Bevollmächtigten Panamas, Bunau Varilla, und nahm dessen Beglaubigungsschreiben entgegen (letters of credence). Hierdurch erfolgte von seiten der Union als erster der Mächte die offizielle Anerkennung der neuen Republik. Ihrem Beispiel folgten nach wenigen Wochen die anderen Staaten, am 30. November 1903 Deutschland, nach erfolglosem Protest zuletzt auch Kolumbien.

§ 14.
Der Hay-Varilla-Vertrag.

Bunau Varilla war beauftragt, die neue Republik in den sofort eingeleiteten Verhandlungen über das Kanalprojekt zu vertreten[1]. Schon am 18. November 1903 wurde der Vertrag von Hay und Bunau Varilla unterzeichnet und ging am 7. Dezember 1903 als „Isthmian Canal Convention" dem Senate zu.

In den einleitenden Worten[2] wird dieser Vertrag als Ausführung der am 28. Juni 1902 vom Kongreß genehmigten Spooner Bill bezeichnet, indem ausgeführt wird, daß „die Souveränität über die Landstrecke, über die ein Aufsichtsrecht von Kolumbien erworben werden sollte, tatsächlich und gegenwärtig (actually) der Republik Panama zustehe". Die Konvention umfaßt 26 Artikel.

Im ersten Artikel[2, 3] garantiert die Union die Unabhängigkeit Panamas. Art. 2 setzt eine sich quer

[1] Senate Documents, 58. Congress, 2. Session Bd. 2 Dok. No. 32.

[2] The Statutes at Large of the United States of N.A., Washington 1905, Bd. 33 Teil II S. 2234.

[3] Convencion entre la Republica de Panama y los Estados Unidos de America.

durch den Isthmus erstreckende Zehnmeilenzone fest, deren Mitte durch die Mittellinie des Kanals bestimmt wird und die in der karaibischen See wie im pazifischen Ozean in einer Entfernung von drei Seemeilen von der mittleren Wasserlinie bei Ebbe endet. Innerhalb dieser Zone steht der Union Beaufsichtigung, Besitz und Gebrauch des Landes zu, mit nach Art. 7 teilweiser Beschränkung dieser Rechte in den Städten Panama und Colon. Art. 3 besagt, daß innerhalb dieser Kanalzone die Staatshoheit der Union die Souveränität Panamas ausschließt. Im 4. Artikel wird als Zubehörrecht der Union die Benutzung der dem Kanalbau förderlichen Wasserläufe und der Vorrang bei entgegenstehenden Privatrechten zugebilligt. Art. 5. gibt der Union das dauernde Monopol für den Bau und die Unterhaltung eines Verkehrssystems, Kanal oder Eisenbahn, quer über den Isthmus. Gemäß Art. 6 ist die Union ersatzpflichtig für jeden dem Privateigentum zugefügten Schaden. Die Union kann nach Art. 7 auch in den Städten Panama und Colon die für die Hafenbauten und den Kanal erforderlichen Grundstücke, Gebäude und Wasserrechte durch Kauf oder Enteignung erwerben. Auch sind in diesen beiden Städten die notwendigen sanitären Anordnungen zu treffen. Art. 8 berührt die Stellung der Panamakanal-Gesellschaft und der Eisenbahn. Art. 9 bestimmt, daß in den Häfen der Kanalendpunkte sowie in den Städten Panama und Colon keine Zölle und Abgaben von den Schiffen, die den Kanal durchfahren, erhoben werden dürfen. Art. 10 verleiht den zum Kanalbau erforderlichen Anstalten sowie den am Kanalbau beschäftigten Personen Steuerfreiheit. Art. 11 regelt die Beförderung von Staatsdepeschen. Art. 12 gestattet den

Angestellten des Kanalbaus die Einwanderung. Art. 13 erklärt die Einführung von zum Kanalbau bestimmten Gegenständen und von Viktualien für die Angestellten für abgabefrei. Im Art. 14 gewährt die Union als Gegenleistung der Republik Panama die Summe von 10000000 Dollars, zahlbar bei Auswechslung der Ratifikationen, und eine jährliche Rente von 250000 Dollars, beginnend nach neun Jahren für die Dauer des Vertrags. Die Wirksamkeit der letzteren soll durch eine verschiedene Auslegung seines Inhalts nicht berührt werden. Art. 15 setzt eine gemischte Kommission von je zwei Angehörigen der vertragschließenden Staaten zur Schadensfestsetzung ein. Art. 16 befaßt sich mit der Auslieferungsfrage. Art. 17 räumt der Union das Recht ein, bei Unvermögen oder Säumigkeit in Ausführung der sanitären Maßnahmen oder bei Unruhen in den beiden Städten Zwangsmaßregeln zu ergreifen. Im Art. 18 wird die dauernde Neutralisation des Kanals und der Einfahrt erklärt. Der Kanal soll den Schiffen aller Nationen offen stehen. Dieser wichtige Artikel verweist auf die gleichlautende Erklärung des Hay-Pauncefote-Vertrags, die wiederum dem Suezkanal-Vertrag entnommen ist. Art. 19 gesteht der Republik Panama die unentgeltliche Beförderung von Militär und Schiffen mittels des Kanals, von Polizeimannschaften mittels der Eisenbahn zu. Art. 20 verpflichtet Panama zur Aufhebung bzw. Abänderung von gegenwärtigen oder späteren sonstigen Kontrakten, Privilegien, Konzessionen hinsichtlich eines interozeanischen Verkehrsweges. Art. 21 regelt die etwaigen Ersatzansprüche aus früheren Konzessionen dahin, daß sie nur gegen Panama geltend gemacht werden können. Art. 22 enthält den Verzicht Panamas auf den ihm nach dem

mit der Gesellschaft geschlossenen Konzessionskontrakt zustehenden Anteil an den Kanaleinnahmen. Gemäß Art. 23 ist die Union berechtigt, zum Schutze des Kanals und der Hilfsanlagen nach eigenem Ermessen und jederzeit außer ihrer Polizei Truppen und Marine zu verwenden und Befestigungen anzulegen. Dieser Artikel bleibt völkerrechtlich natürlich so lange England gegenüber wirkungslos, als der Hay-Pauncefote-Vertrag genau das Gegenteil ergibt (vgl. S. 19). Allerdings würde die noch später zu erwähnende Verwendung einer amerikanischen Truppenmacht eine ungerügte Verletzung dieses mit England geschlossenen Vertrags enthalten. Nach Art. 24 bleibt, wie es ähnlich Art. 4 des Hay-Pauncefote-Vertrags schon für die damaligen Verhältnisse bestimmte, dieser Kanalvertrag in seiner Wirksamkeit durch eine Änderung in der Souveränität oder Verfassung Panamas unberührt. Durch Art. 25 als letztem materiellen Inhalts erhält die Union das Recht, an beiden Meeren Gebiete für Schiffshäfen und Kohlenstationen zu erwerben zum Zwecke des Schutzes und der Aufrechterhaltung der Neutralisationsbestimmung. Art. 26 als formeller Schlußartikel enthält die Ratifikation, welche am 26. Februar 1904 ausgetauscht wurde.

§ 15.

Die staatsrechtliche und völkerrechtliche Rechtfertigung des Vertragsabschlusses seitens der Union.

In seiner jährlichen Botschaft an den Kongreß vom 7. Dezember 1903[1] rechtfertigte der Präsident Roosevelt

[1] Senate Documents, 58. Congress, 2. Session Bd. 2 Dok. No. 32.

staatsrechtlich diesen mit Panama abgeschlossenen Vertrag in folgender Ausführung: „Als der Kongreß die Weisung gab, wir sollten über die Panamaroute einen Vertrag mit Kolumbien schließen, da nahm diese Aufgabe inhaltlich natürlich nicht Bezug auf die Regierung, die über jene Route die Aufsicht hatte, sondern auf die Route selbst, auf das Land (territory), durch welches die Route lag, nicht auf den Namen, welchen in dem Augenblick das Land auf der Landkarte trug. Zweck des Gesetzes war, den Präsidenten zu ermächtigen, einen Vertrag mit der Macht abzuschließen, die die tatsächliche Aufsicht über die Landenge inne hatte. Dieser Zweck ist erfüllt worden."

Bedeutsamer ist die völkerrechtliche Rechtfertigung, die Kolumbien gegenüber zu geben war. Die kolumbische Regierung weigerte sich, die Unabhängigkeit Panamas anzuerkennen und legte gegen die Konvention und überhaupt gegen das Vorgehen der Vereinigten Staaten durch General Reyes auf Grund des Vertrags von 1846 — und das durchaus mit Recht, wie schon S. 36 ausgeführt ist — Verwahrung ein.

Am 5. Januar 1904[1] erfolgte eine vom Staatssekretär Hay verfaßte Antwort des Staatsdepartements, aus der nachstehende Ausführungen hervorzuheben sind: S. 12 des vorerwähnten Dokuments: „Diese Fragen können nur im Lichte vollendeter Tatsachen betrachtet werden." S. 22 des Dokuments: „Allerdings verpflichtete der Vertrag (von 1846) Kolumbien nicht, den Bau einer solchen Durchfahrt zu gestatten, aber die Verpflichtung hierzu lag so offenkundig darin, daß es unnötig war, sie aus-

[1] Senate Documents, 58. Congress, 2. Session Bd. 3 Dok. No. 95 S. 22.

drücklich hervorzuheben. . . Durch die Unabhängigkeitserklärung Panamas war eine neue Lage geschaffen. Einerseits rief die kolumbische Regierung im Namen des Vertrages von 1846 die Hilfe dieser Regierung — der Vereinigten Staaten — an, anderseits war die Republik Panama ins Leben getreten, auf daß der große Zweck eben jenes Vertrags nicht dauernd vereitelt, sondern erfüllt werde. Nicht allein die Rechte und Interessen der Vereinigten Staaten, die Interessen der ganzen zivilisierten Welt standen auf dem Spiele. Die Republik Panama trat für dieselben ein, die kolumbische widersetzte sich ihnen. Zu einer Wahl zwischen beiden Ansichten gezwungen — in keiner Weise verantwortlich für die entstandene Lage — schwankten die Vereinigten Staaten nicht. Sie erkannten die Unabhängigkeit der Republik Panama an, und auf diese Entscheidung und Notwehrhandlung haben die Großmächte das Siegel ihrer Zustimmung gesetzt. . . Der Vertrag aber überlebte in seinem materiellen Bestande (nature) die Trennung Panamas von Kolumbien“ (völkerrechtliche Rechtsnachfolge).

§ 16.

Die Verfassung Panamas und das Kanalprojekt.

In Panama trat nun eine gewählte Volksvertretung der neuen Republik[1] zum Nationalkonvent[2] zusammen und erließ am 13. Februar 1904 eine Verfassung mit 148 Artikeln, von denen die Art. 3 und 136 die Kanalfrage und die dadurch bedingte Stellung der Union be-

[1] Senate Documents, 58. Congress, 2. Session Bd. 6 Dok. No. 208.

[2] Constitucion de la Republica de Panama.

rühren. Art. 3 gibt zunächst eine Begrenzung des Staatsgebiets und fährt dann fort: „Das Gebiet der Republik bleibt den rechtlichen Beschränkungen unterworfen, die in öffentlichen Verträgen mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika festgelegt sind oder noch werden zum Zwecke des Baues, der Instandhaltung und sanitären Sicherung jedes Mittels eines interozeanischen Verkehrs.“ Und nach Art. 136 (vgl. S. 22 des Dokuments) kann „die Regierung der Vereinigten Staaten in jedem Teile der Republik Panama intervenieren zum Zwecke der Wiederherstellung der öffentlichen Ruhe und des verfassungsmäßigen Zustandes, im Falle dieselben gestört sind, vorausgesetzt, daß jene Nation durch öffentlichen Vertrag die Verpflichtung auf sich nimmt oder auf sich genommen hat, die Unabhängigkeit und Souveränität dieser Republik zu garantieren.“

Am 19. Februar 1904 fand auf Grund der Verfassung die Inauguration des ersten Präsidenten der Republik Panama, Dr. Amador Guerrero, statt, der am gleichen Tage ein Zirkular veröffentlichte, in welchem er bezüglich der Haltung der Union folgendes ausspricht[1]: „Ich glaube, das aufrichtige Gefühl aller Bewohner des Isthmus wiederzugeben, wenn ich diese Gelegenheit ergreife, um unserer Dankbarkeit gegenüber der Regierung der Vereinigten Staaten Ausdruck zu geben für ihre edelmütige Haltung, indem sie den gerechten Vorstellungen unserer dortigen Vertreter bezüglich der Anerkennung als unabhängiges Land Gehör lieh.“

[1] A. a. O. Dok. No. 208.

§ 17.

Die weitere Politik der Union bezüglich Panamas und der Kanalzone. Die diplomatische Isthmus-Kanalkommission.

Mit dem Austausch der Ratifikationen des Vertrages mit Panama und mit der Auszahlung der Kaufsumme an die Panamakanal-Gesellschaft waren die Vorarbeiten der Union für ihr gewaltiges Unternehmen beendet. Die völkerrechtliche Stellung der Mächte ist jetzt ebensowenig geregelt, wie sie es mit Abschluß des Hay-Pauncefote-Vertrages war, aber der Kanal ist bezüglich der wichtigsten Momente nicht mehr völkerrechtlicher Regelung unterworfen. Jetzt, da alle Schwierigkeiten politischer und privatrechtlicher Art aus dem Wege geräumt waren, ging die Union unverzüglich an die Ausführung des Kanalprojekts. Schon sechs Tage nach dem Inkrafttreten des Hay-Varilla-Vertrags am 29. Februar 1904[1] ernannte Präsident Roosevelt eine (nicht mit der früheren gleichen Namens zu verwechselnde) Isthmus-Kanalkommission von sieben Mitgliedern, die am 3. März vom Senat bestätigt wurden. Am 9. Mai 1904[2] gab der Präsident durch den Kriegssekretär Taft Anweisungen über die Organisation des Unternehmens an die Kommission aus. Er betraute die Kommission mit der Regierungsgewalt (Government) auf der Kanalzone, indem er ihr die gesetzgebende Macht (legislative power) verlieh, und ernannte den Generalmajor G. W. Davis, ein

[1] House Documents, 58. Congress, 3. Session Bd. 74 Dok. No. 226.

[2] Ebd. S. 31.

Mitglied der Kommission, zum Gouverneur (Statthalter) der Kanalzone[1]. Weiter bestimmte er, daß die Gesetze des Landes auf der Kanalzone in Kraft bleiben sollten, bis die Kommission sie ändere. Diese staatsrechtliche Neuordnung der Dinge erregte in Panama Argwohn, den Präsident Roosevelt durch ein Schreiben an den Kriegssekretär Taft zu zerstreuen suchte[2]: „Es liegt Grund zu der Annahme vor, daß durch die Ausübung der vertragsmäßig zugesicherten Rechte das Volk von Panama ungerechtfertigt beunruhigt ist über die Wirkung der Einrichtung einer Statthalterschaft (Government) auf dem Kanalstreifen durch die Kommission . . . Wir haben nicht im geringsten die Absicht, mitten im Staate Panama eine unabhängige Kolonie zu errichten oder irgend welche weitergehenden Verwaltungsmaßnahmen zu treffen als wir nötig haben, um mit Leichtigkeit und Sicherheit unter den uns vertragsmäßig verliehenen Rechten den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb des Kanals durchzuführen."

Zwei Ereignisse der Folgezeit mögen hier noch hervorgehoben werden, von denen das erste die staatsrechtliche Stellung der Kanalzone, das zweite die Stellung der Union zu der Republik Panama charakterisiert.

Wie schon erwähnt[3], behält die Kanalzone alle Gesetze Panamas, soweit die Kommission keine Änderung eintreten läßt. So ist das von der neuen Republik übernommene, auf römischrechtlicher Grundlage basierende kolumbische Zivilrecht in Kraft geblieben. Strafrecht-

---

[1] Ebd. S. 65.

[2] Ebd. S. 5.

[3] „The Civil Code of Panama and amendatory Laws", Washington 1905.

liche Bestimmungen dagegen sind von der Kommission getroffen worden. Bedeutsamer ist die wirtschaftspolitische Haltung der Union. Die Zone hat ihre südamerikanische Silberwährung behalten. Bezüglich des Zolls wird die Zone jetzt gegenüber Panama als Inland, gegenüber der Union als Ausland behandelt. Am 24. Juli 1904[1] war infolge einer Ausführungsbestimmung (executive order) des Präsidenten Roosevelt der volle Zolltarif der Vereinigten Staaten für die Kanalzone in Kraft getreten und zwar nicht nur gegenüber dem Ausland, sondern auch der Republik Panama. Anderseits wurde der inländische Posttarif von 2 Cents zwischen der Kanalzone und der Union eingeführt und neun Postanstalten der Union auf der Zone errichtet. Gegen diese Verwaltungsverordnung legte die Regierung von Panama am 27. Juli 1904[2] bei dem amerikanischen Gouverneur Protest ein. Die Verordnungen wurden daraufhin von dem Kriegssekretär Taft, der sich gerade auf der Zone befand, am 3. Dezember 1904 durch eine neue Ausführungsbestimmung wieder aufgehoben. Schließlich bestimmte sogar ein Akt vom 2. März 1905[3], daß „alle Gesetze, die auf die Einfuhr von Gütern und Einwanderung von Personen in die Vereinigten Staaten aus dem Ausland sich bezögen, auch auf Waren und Personen aus der Kanalzone, die Eintritt in die Union suchten, Anwendung finden sollen".

Zeigten so die Vereinigten Staaten bezüglich der

---

[1] House Documents, 58. Congress, 3. Session Bd. 1 Dok. No. 1 S. 586.

[2] Ebd. S. 591.

[3] The Statutes at Large of the U. S. of Am., Washington 1905, Bd. 33 Teil I S. 843.

Verwaltung der Kanalzone ein weitgehendes Eingehen auf die wirtschaftspolitischen Wünsche Panamas, so waren sie anderseits mit großer Genauigkeit darauf bedacht, daß die junge Republik ihren Verpflichtungen aus dem Vertrage nachkam und machten von ihrem Rechte, zu intervenieren, ausgiebigen Gebrauch. Als der amerikanische Geschäftsträger (chargé d'affaires) Lee in Panama am 14. November 1904[1] von einer bevorstehenden Militärrevolution Kenntnis erhalten hatte, machte er sofort den Präsidenten Amador Guerrero darauf aufmerksam, daß bei etwaiger Unfähigkeit der Republik Panama der Union Recht und Autorität zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung in den beiden Städten Panama und Colon zustehe und daß Art. 136 der Verfassung Panamas dieses Recht der Einmischung zur Erhaltung der öffentlichen Ordnung ausdrücklich anerkenne. Am 17. November 1904 stand denn auch eine Kompagnie Seesoldaten vor den Toren Panamas, um der amerikanischen Forderung, der revolutionäre General Huertas solle sofort abdanken und die Armee Panamas solle sich auflösen, größeren Nachdruck zu verleihen. Die Militärpartei Panamas gab nach. Aus diesem Vorkommnis ist ersichtlich, mit welchem Übergewicht die Vereinigten Staaten die Angelegenheiten dieses doch immerhin noch souveränen Staates beeinflussen.

[1] House Documents, 58. Congress, 3. Session Bd. 1 Dok. No. 1 S. 648 und 684.

§ 18.

Die technische Isthmus-Kanalkommission und der Kanalbau bis zur Gegenwart.

(Vgl. hierzu die Skizzen S. 33 und 34.)

Die letzten Absätze unserer Arbeit geben ein Bild davon, daß die in Washington tagende Isthmus-Kanalkommission ihre Haupttätigkeit auf politischem Gebiete gefunden hat. Die technische Seite ihrer Arbeit war darüber vernachlässigt worden. Der Chefingenieur Wallace in Übereinstimmung mit Bunau Varilla, dem Delegierten Panamas in Washington, sowie namhaften französischen Ingenieuren hatte sich für einen (sea-level) Kanal auf Meeresniveau mit nur einer Schleuse zur Flutregulierung ausgesprochen, den er als „Straße von Panama" (Straits of Panama) bezeichnen würde. Die Arbeiten waren aus dem Stadium versuchsweiser Vorstudien nicht herausgelangt. Präsident Roosevelt forderte aber mehr „tätige Ausführung". Als der Senat seinem Wunsche nach Bildung einer neuen Kommission nicht nachkam, erließ er kurzer Hand am 3. April 1905 eine Ausführungsbestimmung folgenden Inhalts[1]: „Das praktische Ergebnis der Betätigungen (operations) der Isthmus-Kanalkommission macht einen Wechsel im Personal der Kommission und in den Weisungen, die ihnen die Richtung für ihre Tätigkeit geben, erforderlich." Er ersetzte dann durch diesen Erlaß sämtliche Mitglieder der Kommission durch neue und wählte außer dem Gouverneur Mangoon ausschließlich Ingenieure in dieselbe. Ferner bestimmte er, daß die Kommission künftig in Panama

[1] Senate Documents, 59. Congress 1. Session Bd. 11, Dok. No. 127 Teil I S. 2.

tagen solle. Schließlich setzte Präsident Roosevelt durch eine weitere Ausführungsbestimmung vom 24. Juni 1905[1] noch einen zweiten Ingenieurrat (board of advisory and consulting Engineers") ein, dem er in seinen Anweisungen (vgl. S. 7 des Dok.) zur Aufgabe stellte, zu prüfen, ob ein „high level", „low level" oder „sea level" Kanal (mit hoher, niedriger Sohle oder ein Kanal mit Meerniveau) anzuraten wäre. Um nur kurz das Ergebnis der Arbeiten dieser technischen Kommission zu erwähnen, so wurde nach einigem Schwanken von der Isthmus-Kanalkommission auf Grund verschiedener gutachtlicher Berichte dem 85 Fuß hohen High-level-(Schleusen-)Kanalsystem der Vorzug gegeben. Am 19. Februar 1906[2] ließ Präsident Roosevelt das gesamte Material dem Kongreß mit einer Botschaft zugehen, in der er den High-level-Kanal befürwortet, bei dem nach seinem Urteil „die Nachteile geringer und die Vorteile sehr viel größer sind". Der Kongreß entschied sich denn auch im Juni 1906[3] für den Schleusenkanal. Es wurden nun im November 1907[4] 50 Millionen Panamakanal-Bonds ausgegeben, die nach einer Nachricht des Schatzsekretärs Cortelyou sofort mehrmals überzeichnet wurden. Am 3. Dezember 1907[5] wurde der neue Kongreß mit einer Botschaft des Präsidenten Roosevelt eröffnet, in der er hervorhebt, daß die Arbeiten am Panamakanal in be-

[1] Senate Documents, 59. Congress, 1. Session Bd. 15 Dok. No. 231.

[2] Congressional Record, 59. Congress, 1. Session Bd. 40 Teil 3 S. 2700.

[3] Senate Documents, 59. Congress, 1. Session Bd. 15 Dok. No. 231 S. 3, 4.

[4] Kölnische Zeitung vom 2. Dezember 1907 No. 1253.

[5] Ebd. vom 4. Dezember 1907 No. 1263.

friedigender Weise fortschritten. Am 4. März 1909 fand zu Washington der Präsidentenwechsel statt. An die Stelle Theodor Roosevelts trat als neuer Präsident der Vereinigten Staaten der frühere Kriegssekretär William Howard Taft. In der Zeit zwischen seiner Wahl und dem Antritt der Präsidentschaft begab sich Taft nochmals auf dem Panzerkreuzer „North-Carolina" nach dem Isthmus, um sich persönlich von den Fortschritten der Kanalarbeiten zu überzeugen. Zum letzten Male wurde die Frage aufgerollt, ob die vorgekommenen großen Erdrutsche und Dammbrüche nicht doch eine Umwälzung des gewaltigen Projekts in der Weise bedingten, daß der Bau eines Niveaukanals dem jetzt in Arbeit befindlichen Schleusenkanal voszuziehen sei. Taft, der, von einem ganzen Stab von Ingenieuren begleitet, in Culebra Quartier genommen hatte, gewann von dem gegenwärtigen Stadium der Arbeiten einen günstigen Eindruck. Der Schleusenkanal wird vollendet, und zwar wird der Bau in folgender Weise durchgeführt[1]. In der Nähe des 102 m hohen Culebrahügels, in geringer Entfernung vom Stillen Ozean, entspringen zwei Flüsse, von denen der Rio Grande nach einem 16 km langen Laufe in südlicher Richtung sich in den Stillen Ozean ergießt, während der 164 km lange Rio Chagres auf 48 km längs der geplanten Kanallinie nach Norden fließt. Diese beiden Flüsse werden die Wasserversorgung des Schleusenkanals bilden. Um das in den Flußtälern sich ansammelnde Wasser möglichst auszunutzen, werden die Schleusen möglichst nahe den beiden Meeren gelegt. Durch Stauwerke werden bei Minaflores am Stillen und

[1] Kölnische Zeitung, Jahrg. 1909 No. 172 und 188.

bei Gatun am Atlantischen Ozean zwei Talsperren geschaffen, die durch gewaltige Dämme vor dem Auslaufen geschützt werden. Der Stausee bei Gatun wird als größter der Welt eine Wasserfläche von 426 qkm bedecken. Die Kosten des Schleusenkanals werden in der vom Chefingenieur Goethals aufgestellten und im Frühjahr 1909 dem Kongreß vorgelegten Berechnung auf 375 Millionen Dollars (= 1575 Millionen Mark) angegeben[1].

[1] Vgl. die Skizze.

Schluß.

§ 19.

Die wirtschaftliche und militärische Bedeutung des Panamakanals.

So geht das Panamakanal-Projekt nach Überwindung aller völkerrechtlichen, staatsrechtlichen und technischen Schwierigkeiten als ein nationales Werk der Vereinigten Staaten seiner Vollendung entgegen. Nur noch einige Worte über die künftige Bedeutung des Panamakanals. Jetzt sind die beiden Seeküsten der Vereinigten Staaten bei dem kürzesten Seeweg durch die Magelhaensstraße über 13000 Seemeilen voneinander entfernt. Der Panamakanal wird die Entfernung auf 8000 bis 9000 Seemeilen — das ist um mehr als 40% der jetzigen Strecke — verkürzen, zum Vorteil des Unternehmerstaates und der Welt. Für die Vereinigten Staaten kommen zwei Gesichtspunkte in Betracht, die politische Weltlage und der Handel. Im pazifischen Ozean liegen ihre neuen Besitzungen Hawai und die Philippinen. Im Westen Amerikas ist plötzlich eine neue Großmacht entstanden, Japan. Im Dezember 1907 fuhr die amerikanische Flotte ab, um unter Entblößung der europawärts gelegenen wichtigeren Ostküste in langer Fahrt um Kap Horn Südamerika zu umsegeln und den notwendigen Schutz der Westküste zu übernehmen.

Über den militärischen Wert des Kanals schreibt der Bericht der Isthmus-Kanalkommission[1]: „In Kriegszeiten würde der Kanal eine kürzere Verbindungslinie bieten. . . . Versprengte Schiffe werden sich leichter sammeln können. Eine Flotte im pazifischen Ozean wird weit schneller von dem atlantischen Ozean aus verstärkt werden und umgekehrt. . . . Fremde Kriegsflotten werden aus Mangel an nahen Kohlenstationen kaum von dem Kanal Gebrauch machen können."

Der besondere kommerzielle und industrielle Wert des Kanals für die Vereinigten Staaten liegt darin, daß einmal der durch die Anden isolierte Westen ihres eigenen Landes aufgeschlossen wird und daß anderseits die Südsee, Australien und der Osten Asiens der entwickelten Ostküste der Vereinigten Staaten näher gerückt wird, als er es Europa gegenüber jetzt ist. Freilich wird nach Ansicht der Kommission die Einnahme bei der Kanaleröffnung noch nicht zur Verzinsung des angelegten Kapitals genügen. Aber, so spricht der Bericht weiter aus, „hier sind andere Dinge wichtiger als Einnahmen".

Der Kanal wird aber auch die Verbindung Europas nicht nur mit Westamerika, sondern auch mit Ostasien verkürzen. Der Welthandel und Weltverkehr, durch diesen Weg geleitet, wird gefördert werden. So bedeutet schließlich der Panamakanal in jeder Hinsicht — und das ist das wichtigste Moment — eine Stärkung der politischen Stellung der weißen Rasse gegenüber dem erwachenden Osten.

[1] Senate Documents, 57. Congress, 1. Session Bd. 7 Dok. No. 54 Teil I S. 252.